



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN V AL ARTÍCULO 263 A LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO EN MATERIA DE MEJORA DE CONDICIONES LABORALES DE CONDUCTORAS Y CONDUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES UNITARIOS, VEHÍCULOS ARTICULADOS Y VEHÍCULOS DOBLEMENTE ARTICULADOS EN CARRETERAS.

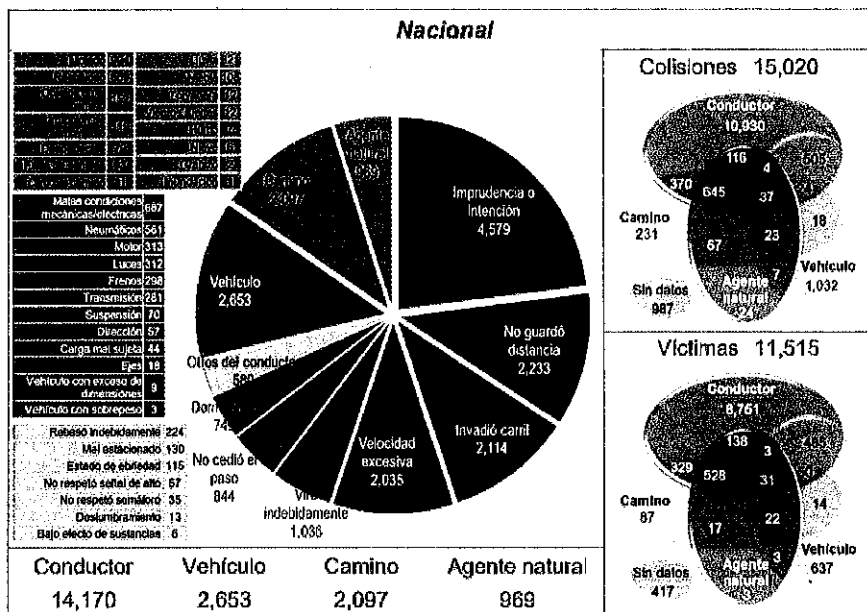
Quien suscribe, Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila, senadora e integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Regeneración Nacional (MORENA), en la LXV Legislatura de la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 8, numeral uno, fracción I, 164 y 169 del Reglamento del Senado de la República, someto a consideración de esta asamblea legislativa la siguiente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción V al artículo 263 a la Ley Federal del Trabajo en materia de mejora de condiciones laborales de conductoras y conductores de autobuses, camiones unitarios, vehículos articulados y vehículos doblemente articulados en carreteras** conforme a lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La responsabilidad de la conducción de un vehículo demanda toda la atención y capacidades de la persona conductora, pues ello es clave para disminuir o potencializar eventualidades que pongan en riesgo la vida o la integridad de quien conduce, y de terceras personas, así como la perdurabilidad de bienes y la continuidad de servicios. Entre estas capacidades, algunas de las más importantes son las que nos permiten vincular la coordinación visual y motriz al accionar cualquier vehículo.

Consecuentemente, aspectos como la capacitación de quien opera el vehículo, la lucidez y las características del vehículo pueden disminuir o aumentar las posibilidades de incidentes, y salvar o perder vidas. Entre las 15 mil 20 colisiones registradas en 2021, que representaron 3 mil 298 muertes, 8 mil 217 personas lesionadas y 23 mil 986 vehículos involucrados, en 13 mil 590 casos las causas pudieron derivar de la interacción de esas capacidades al ser producto de "imprudencia o intención", no guardar distancias, invadir carriles, exceso de velocidad, viraje indebido, no ceder el paso, o ir dormitando¹.

¹ Ana Cecilia Cuevas Colunga, María Cadengo Ramírez, Eduardo Silva Rivera, Alberto Mendoza Díaz, "Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2021", Instituto Mexicano del Transporte, Querétaro, 2022. Disponible en https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/DT_85_Anuario_2021_v3.pdf



Fuente: SCT-IMT, "Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2021".

Cabe señalar que entre los 15 mil 20 siniestros, 268 fueron ocasionados por autobuses, mil 332 por camiones unitarios, 2 mil 290 por vehículos articulados y 814 por vehículos doblemente articulados, manteniendo en todos estos tipos de accidentes responsabilidad primordialmente en las personas que operaban el vehículo. Es decir, en 4 mil 704 incidentes, casi un tercio del total de colusiones, estuvieron involucrados camiones de distintos tipos, y en esos accidentes, en 3 mil 955 casos, el 84%, la responsabilidad recayó en las personas que los conducían, a partir de acciones como ir dormitando, imprudencia o intención, no guardar distancia, invadir carril, virar indebidamente o no ceder el paso.

El factor humano en general y la responsabilidad de quienes conducen en particular, es una constante internacional como principal causal de accidentes que involucran a camiones (autobuses, camiones unitarios, vehículos articulados y vehículos doblemente articulados), tal y como lo revela un estudio de la Universidad de Heredia, en Perú, en el cual se encuestaron a 238 conductores, los cuales reportaron haber experimentado diferentes condiciones que suelen poner en riesgo la capacidad de conducción. Estas eran que el "55% dormían menos de 6 horas al día, 31% habían dormido menos de 6 horas en las últimas 24, y 80% acostumbraban conducir más de 5 horas sin descanso. Señalaron cansancio durante la conducción 56% y, de estos, 65% lo experimentaban durante la madrugada. Setenta y seis (32%) conductores reconocieron que pestañeaban durante la conducción. Ciento noventa y cuatro (81%) siempre dormían en el maletero, estuviera el ómnibus en ruta o en la terminal. Maniobras para evitar dormirse: mojarse la cara con agua,



*comer fruta, abrir ventana de la cabina, beber café, escuchar música, fumar, masticar (chacchar) coca y beber alcohol con hoja de coca*².

Adicionalmente, toda vez que el transporte de carga y personas en nuestro país esta profundamente vinculado a las actividades y flujos comerciales de la región de América del Norte, es importante notar que en los Estados Unidos de América, anualmente hay 6 mil 400 accidentes por conducción con sueño, mientras que en 2019 por consumo de alcohol se registraron 9 mil 236 accidentes³.

Derivado de todo lo anterior se puede asumir que el cansancio, la falta de capacitación o el consumo de sustancias que puedan alterar los sentidos son factores que pueden impactar directamente en la incidencia de ese 84% de accidentes. Al respecto, en el Senado de la República se han presentado algunas iniciativas que se han abocado a la capacitación de las operadoras y operadores o a el consumo de sustancias que alteran las capacidades de reacción. Este es el caso de la iniciativa del Sen. Rafael Espino De la Peña⁴, del Grupo Parlamentario de MORENA, presentada el 26 de abril de 2022, en la cual plantea reformas y adiciones a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y que se enfoca en centros de capacitación y adiestramiento de los conductores del autotransporte, la obligación de que estén capacitados y las unidades de verificación de dichos centros, o del Sen. José Erandi Bermúdez Méndez⁵, del Grupo Parlamentario del PAN, presentada en octubre de 2021 y que propone reformas y adiciones a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal con respecto a capacitación para operadores del doble remolque, endurecimiento a sanciones por conducción bajo influjo de drogas o alcohol y función de verificación por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Sin embargo, en ninguna de las iniciativas que se han presentado⁶ se plantea alguna propuesta orientada a disminuir las condiciones de sueño o cansancio en las operadoras y operadores de camiones (Autobuses, unitarios, articulados y doblemente articulados).

² Jorge Rey De Castro, Jorge Gallo, Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus y accidentes de carretera en el Perú: estudio cuantitativo, Facultad de Medicina Universidad Cayetano Heredia. Rev Panam Salud Publica/Pan Am J Public Health. Disponible en <https://www.scielosp.org/article/rpsp/2004.v16n1/11-18/> y en <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/8215/22184.pdf?sequence=1>

³ <https://www.thensf.org/drowsy-driving-vs-driving-under-the-influence/>

⁴ Véase https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/1/2022-04-27-1/assets/documentos/Inic_Morena_Sen_Espino_Art_57_Art_57_Bis_57_Ter_Caminos.pdf

⁵ Véase https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/1/2021-12-15-1/assets/documentos/Inic_PAN_Sen_Bermudez_seguridad_vial_autotransporte.pdf

⁶ Además de las iniciativas citadas, el Sen. Armando Guadiana Tijerina presentó una iniciativa el 8 de diciembre de 2021 que plantea la supresión de vehículos doblemente articulados en las carreteras del país. Véase https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/1/2021-12-15-1/assets/documentos/Ini_Morena_Sen_Guadiana_Art_50_Ley_Caminos.pdf



En esta tesitura, es importante recordar que se presume que después de 17 horas despierto, el impacto en el comportamiento de cuerpo (coordinación de ojos y brazos) puede ser semejante al que generan los influjos del alcohol⁷. Asimismo, existe un fenómeno llamado microsueño definido como *“un fenómeno en el que la persona cae dormida por unos segundos, sin darse cuenta del tiempo y aparentando estar despierta. Esto pasa de día y de noche con los ojos abiertos y la apariencia de estar despiertos, pero sin procesar información cerebral”*, derivado de la falta de horas de sueño, y cuya incidencia en ocasiones puede ser imperceptible para quien lo experimenta⁸.

Consecuentemente se estima que, en muchas de las causas de accidentes, los microsueños pudieron ser el origen de esos eventos. En este sentido, en 2017, el Instituto Mexicano de Transportes (IMT) publicó en sus NOTAS núm. 168, que el 24% del total de accidentes tuvieron como causa el cansancio mental y/o físico⁹.

Es prudente inferir que en muchos casos el cansancio mental y/o físico y fenómenos como los microsueños derivan de las condiciones laborales ante las distancias y tiempos que deben recorrer los trabajadores del autotransporte para cumplir con los tiempos de entrega o traslados establecidos.

Ante este tipo de problemas que enfrentan las conductoras y conductores, vinculados a jornadas extenuantes y derechos laborales, se emitió la NOM-087.SCT-2-2-17, que en su punto 4, menciona lo siguiente:

“4. Tiempos de conducción y pausas de los conductores del autotransporte federal y transporte privado

4.1 Todo conductor debe realizar una pausa de 30 minutos cuando:

- a) Ha conducido hasta cinco horas continuas, o bien;
- b) Esta pausa podrá distribuirse durante un lapso de cinco horas y media de acuerdo a las condiciones de la ruta.

4.2. Los periodos de pausa, en ningún caso podrán ser acumulables.

4.3. Durante todo el tiempo de conducción, el conductor debe portar la Bitácora de Horas de Servicio y exhibirla a la autoridad competente cuando ésta le sea requerida; la cual debe ser de uso

⁷ <https://www.thensf.org/drowsy-driving-vs-driving-under-the-influence/>

⁸ <https://www.thensf.org/what-is-microsleep/>

⁹ Páez, Mario, Abarca, Emilio, *“Herramientas para la seguridad en la movilidad, modelos predictivos de somnolencia en conductores”*, Instituto Mexicano del Transporte, (2017), disponible en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=449&IdBoletin=168>



personal e intransferible. El registro de los datos de la bitácora se realizará en formatos impresos o electrónicos.

4.4. Los permisionarios pueden aprovechar los dispositivos tecnológicos disponibles con el objeto de cumplir las disposiciones del presente ordenamiento, tales como el tacógrafo u otras aplicaciones electrónicas.

4.5. El permisionario del autotransporte federal de pasaje y turismo y transporte privado de pasajeros, está obligado a considerar un segundo conductor cuando:

a) El tiempo de trayecto de la ruta exceda las 9 horas.

b) En caso de no contar con un segundo conductor, debe apegarse a las horas máximas de servicio y periodos de descanso estipulados en los numerales 4.1, 4.2 y 4.7 de la presente Norma.

c) Sólo en servicios directos de pasaje y turismo, cuando el tiempo de trayecto de ruta sea mayor a 5 pero menor a 7 horas, el conductor podrá omitir la pausa de 30 minutos a las que se refiere el numeral 4.1 y 4.2, teniendo posteriormente una pausa de descanso mínima de 4 horas continuas.

4.6. En el autotransporte de carga, deben organizar las rutas considerando lo siguiente:

a) En rutas que impliquen una conducción máxima de 14 horas, el conductor debe tener una pausa no menor a 8 horas continuas, sin menoscabo de cumplir con las pausas mínimas establecidas en los numerales 4.1 y 4.2 de la presente Norma.

4.7. El tiempo máximo de conducción en 24 horas nunca podrá exceder las 14 horas¹⁰.

Desafortunadamente, a pesar de los esfuerzos realizados hasta ahora y la existencia de la NOM-087.SCT-2-2-17, los accidentes que involucran a camiones (Autobuses, unitarios, articulados y doblemente articulados), no han disminuido en la proporción que se requiere, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

AÑO	TOTAL NACIONAL DE COLISIONES	COLISIONES DE AUTOBUSES, ARTICULADOS DOBLEMENTE ARTICULADOS	UNITARIOS, Y	% DEL TOTAL DE ACCIDENTES POR ACCIONES COMO IR DORMITANDO, IMPRUDENCIA O INTENCIÓN, NO GUARDAR DISTANCIA, INVADIR CARRIL, VIRAR INDEBIDAMENTE O NO CEDER EL PASO
-----	------------------------------	---	--------------	--

¹⁰ NORMA Oficial Mexicana NOM-087-SCT-2-2017, Que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de autotransporte federal. Publicada en el DOF el 28/06/2018, disponible en https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5529381&fecha=28/06/2018#gsc.tab=0



2021	15,020	4,704	94.3%
2020	11,449	3,897	94.8%
2019	12,056	4,025	94.2%
2018	12,237	5,708	89.4%
2017	15,644	5,740	71.89%
2016	16,031	5,809	75.22%

Fuente: Elaboración propia con datos de los anuarios estadísticos de Colisiones en Carreteras Federales¹¹.

Consecuentemente la presente iniciativa propone mejorar las condiciones laborales de las personas que se dedican a este oficio, llevando la problemática mencionada y citada en el punto 4 de la NOM-087.SCT-2-2-17, limitando las horas de manejo y estableciendo las horas de descanso para que los conductores puedan reclamar estos tiempos como parte de los derechos especiales.

En 2017, el movimiento de carga por las carreteras nacionales representó el 3.25% del Producto Interno Bruto en el país, incentivo comercial que propicia que en aras de la competitividad, en ocasiones se presenten prácticas laborales para operadores en las que se disponen distancias inhumanas para recorrer en un tiempo limitado, tal y como lo muestran el mapa y la tabla que a continuación se presentan:

11

https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/DT_85_Anuario_2021_v3.pdf, https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_2020.pdf, https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_2019.pdf, https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_2018.pdf, https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_2017.pdf, https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_2016.pdf

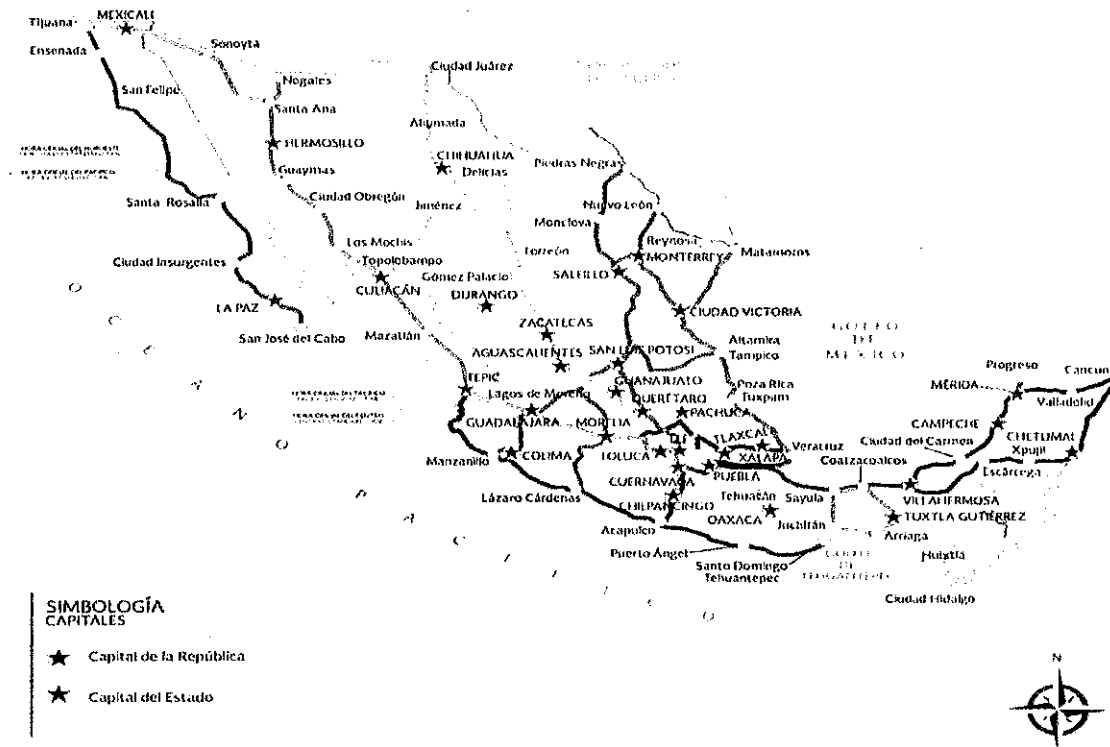


Ilustración 1: Corredores Troncales¹²

Tabla 1: Tabla de Distancias por Tierra, elaborada por Transport Acción¹³

Desde/Hasta	Ciudad de México	Guadalajara	Laredo	Manzanillo	Monterrey	Tampico	Veracruz
Acapulco	360 KM 230 Millas 10 Hrs	930KM 580 Millas 18 Hrs	1540 KM 957 Millas 30 Hrs	675 KM 420 Millas 14 Hrs	1315 KM 405 Millas 22 Hrs	876 KM 544 Millas 24 Hrs	775 KM 481 Millas 20 Hrs
Aguascalientes	500 KM 300 Millas 11 Hrs	250 KM 155 Millas 5 Hrs	815 KM 507 Millas 18 Hrs	550 KM 340 Millas 10 Hrs	590 KM 365 Millas 13 Hrs	574 KM 356 Millas 15 Hrs	929 KM 577 Millas 20 Hrs
Cancún	1660 KM 1200 Millas 80 Hrs	2200 KM 1365 Millas 84 Hrs	2607 KM 1618 Millas 90 Hrs	2445 KM 1515 Millas 90 Hrs	2380 KM 1477 Millas 84 Hrs	1848 KM 1148 Millas 82 Hrs	1359 KM 844 Millas 72 Hrs
Ciudad Juárez	1840 KM 1140 Millas 72 Hrs	1560 KM 965 Millas 46 Hrs	1380 KM 857 Millas 24 Hrs	1853 KM 922 Millas 52 Hrs	1156 KM 718 Millas 20 Hrs	1686 KM 1047 Millas 28 Hrs	2258 KM 1402 Millas 84 Hrs

¹² SCT, "Anuario estadístico del sector comunicaciones y transportes", (p.21), disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/PDF/DEC-PDF/Anuario_2018.pdf

¹³ Tabla de distancias por tierra de la compañía Transport Acción: <https://www.transportaccion.com/distab.htm>



Desde/Hasta	Ciudad de México	Guadalajara	Laredo	Manzanillo	Monterrey	Tampico	Veracruz
Chihuahua	1450 KM 910 Millas 68 Hrs	820 KM 730 Millas 40 Hrs	1010 KM 625 Millas 20 Hrs	1475 KM 915 Millas 46 Hrs	785 KM 350 Millas 18 Hrs	1313 KM 815 Millas 26 Hrs	1896 KM 1177 Millas 76 Hrs
Guadalajara	540 KM 340 Millas 10 Hrs		1155 KM 717 Millas 24 Hrs	780 KM 490 Millas 6 Hrs	900 KM 570 Millas 20 Hrs	740 KM 460 Millas 28 Hrs	965 KM 600 Millas 22 Hrs
Hermosillo	1950 KM 1210 Millas 96 Hrs	1400 KM 870 Millas 44 Hrs	950 KM 1055 Millas 65 Hrs	1630 KM 1015 Millas 50 Hrs	1475 KM 915 Millas 62 Hrs	2003 KM 1244 Millas 70 Hrs	2367 KM 1470 Millas 108 Hrs
León	340 KM 240 Millas 8 Hrs	230 KM 145 Millas 6 Hrs	935 KM 582 Millas 19 Hrs	530 KM 330 Millas 12 Hrs	715 KM 445 Millas 16 Hrs	603 KM 374 Millas 24 Hrs	811 KM 504 Millas 20 Hrs
Manzanillo	780 KM 490 Millas 24 Hrs	300 KM 185 Millas 6 Hrs	1310 KM 815 Millas 30 Hrs		1085 KM 675 Millas 26 Hrs	1041 KM 646 Millas 34 Hrs	1209 KM 751 Millas 36 Hrs
Mazatlán	1050 KM 650 Millas 36 Hrs	505 KM 315 Millas 10 Hrs	1110 KM 690 Millas 30 Hrs	730 KM 455 Millas 14 Hrs	885 KM 550 Millas 24 Hrs	1227 KM 762 Millas 36 Hrs	1468 KM 912 Millas 84 Hrs
Mérida	1330 KM 825 Millas 72 Hrs	1880 KM 1170 Millas 84 Hrs	2290 KM 1420 Millas 96 Hrs	2125 KM 1320 Millas 96 Hrs	2065 KM 1280 Millas 86 Hrs	1533 KM 952 Millas 100 Hrs	1040 KM 646 Millas 72 Hrs
Mexicali	2650 KM 1640 Millas 92 Hrs	2100 KM 1305 Millas 80 Hrs	2390 KM 1485 Millas 100 Hrs	2325 KM 1445 Millas 48 Hrs	2168 KM 1348 Millas 78 Hrs	2698 KM 1675 Millas 72 Hrs	3062 KM 1902 Millas 108 Hrs
México, D.F.		540 KM 340 Millas 10 Hrs	1155 KM 717 Millas 24 Hrs	780 KM 490 Millas 24 Hrs	900 KM 570 Millas 20 Hrs	490 KM 300 Millas 24 Hrs	420 KM 260 Millas 10 Hrs
Monterrey	900 KM 570 Millas 20 Hrs	785 KM 490 Millas 20 Hrs	225 KM 140 Millas 6 Hrs	1085 KM 675 Millas 26 Hrs		530 KM 329 Millas 8 Hrs	1023 KM 635 Millas 30 Hrs
Nuevo Laredo	1150 KM 714 Millas 24 Hrs	1010 KM 630 Millas 24 Hrs	5 KM 3 Millas 1 Hrs	1310 KM 815 Millas 32 Hrs	225 KM 140 Millas 6 Hrs	754 KM 470 Millas 14 Hrs	1250 KM 774 Millas 36 Hrs
Oaxaca	450 KM 465 Millas 10 Hrs	1000 KM 510 Millas 22 Hrs	1590 KM 985 Millas 34 Hrs	1245 KM 775 Millas 36 Hrs	1359 KM 844 Millas 34 Hrs	829 KM 515 Millas 36 Hrs	382 KM 237 Millas 10 Hrs
Puebla	120 KM 75 Millas 4 Hrs	670 KM 415 Millas 16 Hrs	1275 KM 790 Millas 24 Hrs	915 KM 570 Millas 30 Hrs	1048 KM 651 Millas 28 Hrs	498 KM 309 Millas 32 Hrs	298 KM 185 Millas 8 Hrs
Querétaro	225 KM 140 Millas 5 Hrs	380 KM 225 Millas 8 Hrs	935 KM 580 Millas 20 Hrs	592 KM 370 Millas 18 Hrs	708 KM 440 Millas 20 Hrs	499 KM 310 Millas 24 Hrs	633 KM 393 Millas 14 Hrs



Desde/Hasta	Ciudad de México	Guadalajara	Laredo	Manzanillo	Monterrey	Tampico	Veracruz
San Luis Potosí	425 KM 260 Millas 10 Hrs	335 KM 210 Millas 6 Hrs	740 KM 460 Millas 16 Hrs	635 KM 395 Millas 16 Hrs	517 KM 321 Millas 16 Hrs	406 KM 252 Millas 18 Hrs	841 KM 522 Millas 20 Hrs
Tampico	490 KM 300 Millas 24 Hrs	740 KM 460 Millas 28 Hrs	754 KM 470 Millas 16 Hrs	1040 KM 645 Millas 36 Hrs	530 KM 329 Millas 8 Hrs		493 KM 308 Millas 14 Hrs

Tal como lo muestra la *Tabla 2*, los trayectos entre una ciudad y otra son agotadores, los recorridos llegan a superar los 500 km o las 24 horas. Las trabajadoras y trabajadores del autotransporte no pueden circular por un periodo continuo una distancia de esta magnitud sin sufrir cansancio, incluso con el consumo de narcóticos que les mantengan despiertos.

Ante estos retos y los riesgos que enfrentan las y los conductores de todo el mundo, derivados de la competencia en el rubro del transporte, en los Estados Unidos de América, durante 2020, la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes publicó la última versión del reglamento que regula las horas de servicio para las conductoras y conductores de autotransporte. La publicación se realizó en el Título 49 del Código de Regulaciones Federales¹⁴ (Parte 395), publicación en la que se destacan:

- Jornada de 11 horas después de 10 horas fuera de servicio.
- Límite de 14 horas manejando por día.
- Descanso de 30 minutos cuando haya conducido por un periodo de 8 horas.
- Límite semanal de 60/70 horas en un periodo de 7/8 días.
 - Para reincorporarse, el conductor que maneje hasta este límite debe tener un descanso de 34 horas consecutivas.

Cabe destacar que un conductor solo se puede considerar exento de esta regulación si su destino se encuentra a una distancia de 241 km (150 millas)¹⁵.

Asimismo, en México, en 2018 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la NOM-087.SCT-2-2-17 en donde se establecen los tiempos de manejo permitidos por nuestro marco legal, esta NOM se planteó como la solución para combatir la fatiga física y/o mental y así reducir el índice de incidencia de accidentabilidad en las vías generales de comunicación. Este ordenamiento mexicano, igual que los lineamientos publicados por la FMCSA de los Estados Unidos, limita las horas de manejo a las que las conductoras y los conductores están sujetos a cumplir, así como las condiciones que deben tener para poder cumplir con su labor.

¹⁴ *Code of Federal Regulations, title 49, part 395*, disponible en: <https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-III/subchapter-B/part-395>

¹⁵ Fuente: §395.8 & §395.11 *Code of Federal Regulations*. Disponible en <https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-III/subchapter-B/part-395>



Derivado de todo lo anterior, se considera necesario mejorar las condiciones laborales vinculadas al cansancio de conductoras y conductores, mejorando los límites planteados en la NOM-087.SCT-2-2-17 y llevándolos a la Ley Federal del Trabajo para que su cumplimiento sea más estricto, y la protección de los derechos de conductoras y conductores pueda derivar en la disminución de accidentes y pérdidas de vidas.

Para mayor claridad se muestra el siguiente cuadro comparativo:

Ley Federal del Trabajo¹⁶	
Texto Vigente	Texto Propuesto
<p>Artículo 263.- Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:</p> <p>I. a IV. ...</p> <p>[Sin Correlativo]</p>	<p>Artículo 263.- Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:</p> <p>I. a IV. ...</p> <p>V. Garantizar que las rutas, los tiempos, descansos y el número de conductores aseguren las siguientes condiciones de conducción:</p> <p>A) Que la ruta o trayecto permitan a las conductoras y los conductores contar con una jornada laboral que no podrá exceder de 14 horas como tiempo máximo de conducción en 24 horas.</p> <p>B) Que cuando el trayecto supere las 9 horas, se garantice la presencia de un segundo conductor o conductora en el transporte.</p> <p>C) Que todos los conductores y las conductoras que operen el mismo vehículo tengan la capacitación técnica adecuada para operar el vehículo.</p> <p>D) Que en las rutas no excedan una conducción de 14 horas, y cuando así sea, el conductor tenga una pausa no menor a 8 horas continuas.</p> <p>E) Que las conductoras y los conductores realicen pausas de 30</p>

¹⁶ Para referencia: en Estados Unidos, los conductores de transporte de bienes: tienen un límite de 14 horas; cuando hayan manejado por un periodo mayor a 8 horas deben tener un descanso de 30 minutos; tienen un límite de 60/70 horas por cada 7/8 días, para reiniciar el periodo de 7/8 días deben tener un descanso de 34 horas como mínimo, *et al.*



	<p><i>minutos cuando los trayectos sean superiores a 7 horas e inferiores a 9 horas.</i></p> <p>F) Que después de dos trayectos continuos de 14 horas con sus 8 horas de descanso realizados por una sola conductora o conductor, se tenga un descanso obligatorio de 24 horas.</p> <p><i>Los conductores y las conductoras de autotransportes deberán llevar el registro en la bitácora de horas de servicio el tiempo que manejen al día, así como las horas de reposo y descanso.</i></p>
Régimen Transitorio	
PRIMERO.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	
SEGUNDO.- La Secretaria de Comunicaciones y Transportes tendrá un plazo no mayor a 365 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente decreto para armonizar los reglamentos pertinentes que rigen la celebración de contratos entre particulares y particulares con el estado, conforme al presente decreto.	
TERCERO.- La Secretaria de Comunicaciones y Transportes tendrá un plazo no mayor a 365 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente decreto para actualizar la NOM-087.SCT-2-2-17, conforme al presente decreto.	

En consecuencia, se presenta ante la soberanía la presente iniciativa con proyecto de Decreto por el que se adiciona una fracción V al artículo 263 a la Ley Federal del Trabajo para quedar como sigue:

PROYECTO DE DECRETO

PRIMERO.- Se adiciona una fracción V al artículo 263 a la Ley Federal del Trabajo, para quedar como sigue:

Artículo 263.- Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:

I. a IV. ...

V. Garantizar que las rutas, los tiempos, descansos y el número de conductores aseguren las siguientes condiciones de conducción:



- A) Que la ruta o trayecto permitan a las conductoras y los conductores contar con una jornada laboral que no podrá exceder de 14 horas como tiempo máximo de conducción en 24 horas.**
- B) Que cuando el trayecto supere las 9 horas, se garantice la presencia de un segundo conductor o conductora en el transporte.**
- C) Que todos los conductores y las conductoras que operen el mismo vehículo tengan la capacitación técnica adecuada para operar el vehículo.**
- D) Que en las rutas no excedan una conducción de 14 horas, y cuando así sea, el conductor tenga una pausa no menor a 8 horas continuas.**
- E) Que las conductoras y los conductores realicen pausas de 30 minutos cuando los trayectos sean superiores a 7 horas e inferiores a 9 horas.**
- F) Que después de dos trayectos continuos de 14 horas con sus 8 horas de descanso realizados por una sola conductora o conductor, se tenga un descanso obligatorio de 24 horas.**

Los conductores y las conductoras de autotransportes deberán llevar el registro en la bitácora de horas de servicio el tiempo que manejen al día, así como las horas de reposo y descanso.

RÉGIMEN TRANSITORIO

PRIMERO.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tendrá un plazo no mayor a 365 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente decreto para armonizar los reglamentos pertinentes que rigen la celebración de contratos entre particulares y particulares con el estado, conforme al presente decreto.

TERCERO.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tendrá un plazo no mayor a 365 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente decreto para actualizar la NOM-087.SCT-2-2-17, conforme al presente decreto.

Ciudad de México, a 21 de septiembre de 2022.

ATENTAMENTE


**SEN. OLGA MARÍA DEL CARMEN,
SÁNCHEZ CORDERO DÁVILA**


SEN. NAPOLEÓN GÓMEZ URRUTIA